

未經審核的中期財務報告附註

1 編製基準

本中期財務報告乃未經審核，惟已由畢馬威會計師事務所根據香港會計師公會頒布的《香港審閱工作準則》第2410號「獨立核數師對中期財務資料的審閱」進行審閱；畢馬威會計師事務所致董事局的獨立審閱報告載於第72頁。此外，本中期財務報告已經過公司審核委員會審閱。

本中期財務報告乃按照香港聯合交易所有限公司的《證券上市規則》適用的披露規定而編製，包括符合香港會計師公會頒布的《香港會計準則》第34號「中期財務報告」。

按照《香港會計準則》第34號編製中期財務報告需要管理層作出判斷、估計及假設，該等判斷、估計及假設會影響會計政策的應用及直至目前為止年度彙報的資產、負債、收入與支出金額。實際業績可能有別於該等估計。

本中期財務報告包括簡要綜合帳項及若干註釋，當中載有若干事項及交易的闡釋，對瞭解公司及其附屬公司（統稱「集團」）及集團於聯營公司及合營公司的權益自2018年年度帳項發出後的財務狀況及業績的轉變極為重要。此簡要綜合中期帳項及附註並不包括按照《香港財務報告準則》所編製的完整帳項的所有資料。

本中期財務報告內所載截至2018年12月31日止財政年度的財務資料乃為比較資料，並不構成公司於該財政年度的法定年度綜合帳項，但資料則來自該等帳項。按照香港《公司條例》（第622章）第436條法定帳項須披露有關資料如下：

- 根據《公司條例》第662(3)條及附表6第3部，公司已將截至2018年12月31日止年度的帳項交付公司註冊處處長。
- 公司的核數師已對該帳項作出匯報。核數師報告並無保留意見；並無含有該核數師在其報告不作保留意見之情況下，以強調的方式促請有關人士注意的任何事宜之提述；亦未載有按《公司條例》第406(2)、407(2)或(3)條所指的陳述。

香港會計師公會頒布了一項新增的《香港財務報告準則》—《香港財務報告準則》第16號「租賃」及數項《香港財務報告準則》修訂，該等新訂準則及修訂在集團本會計期間首次生效。

除《香港財務報告準則》第16號「租賃」外，並無任何修訂對集團在本中期財務報告內當期或前期業績及財務狀況的編製或列報方式產生重大影響。集團並無採用任何於本會計期間尚未生效的新增準則或詮釋。

除因採納《香港財務報告準則》第16號對會計政策產生變動外，編製本中期財務報告所採納的會計政策與編製2018年年度帳項所採納的相同。

《香港財務報告準則》第16號「租賃」

《香港財務報告準則》第16號取代了《香港會計準則》第17號「租賃」及相關詮釋，包括香港（國際財務報告詮釋委員會）詮釋第4號「釐定安排是否包含租賃」、香港（常設解釋委員會）解釋公告第15號「經營租賃：優惠」、香港（常設解釋委員會）解釋公告第27號「評估涉及以法律形式體現租賃的交易之實質」。

《香港財務報告準則》第16號為承租人引入了單一的會計模式，要求承租人就所有租賃確認使用權資產和租賃負債（租賃期為12個月或更短的租賃以及低價值資產租賃除外）。《香港財務報告準則》第16號亦引入租賃定義的變更，主要涉及控制權的概念。《香港財務報告準則》第16號根據客戶是否在一段時間內控制已識別資產的使用（可依據一定的使用量來釐定）而定義租賃。在客戶既有權主導已識別資產的使用，及有權從該使用中獲得幾乎全部經濟利益的情況下，控制權視為已確立。因此，就集團對使用已識別資產並無控制權而先前根據《香港會計準則》第17號評估為租賃的若干合約，則沒有以《香港財務報告準則》第16號入帳為租賃。過往，經營租賃的應付租金在租賃期內以直線法在損益表中列支（或在合適的情況下資本化為在建鐵路工程、發展中物業及遞延開支的一部分）。自2019年1月1日起，租賃負債是按照租賃期內的應付租賃付款額以租賃內含利率或相關新增貸款利率（如租賃內含利率不能輕易確定）折現後的現值進行初始確認。初始確認後，租賃負債按攤銷成本計量，並採用實際利率法計算利息支出。使用權資產按成本初始確認及計量，包括租賃負債的初始金額，加上在租賃期開始日或之前支付的租賃付款額，以及已發生的初始直接費用。使用權資產其後按成本減去累計折舊和減值虧損後的金額列帳，惟以下類別的使用權資產除外：

- 符合投資物業定義的使用權資產以公允價值列帳；及
- 與作為待售物業持有的租賃土地權益相關的使用權資產以原值與可實現淨值兩者中的較低額列帳。

出租人的會計要求承繼《香港會計準則》第17號之規定，並大致維持不變。

1 編製基準(續)

集團已於2019年1月1日起採用《香港財務報告準則》第16號。在初次應用時，集團選擇 a) 採用經修訂的追溯法；b) 對剩餘租期於2019年1月1日起計少於12個月的經營租賃使用確認豁免；c) 對具有相當類似特徵的租賃組合採用單一貼現率。集團將《香港財務報告準則》第16號下的新租賃定義應用於2019年1月1日有效的合約。租賃負債方面，過渡至《香港財務報告準則》第16號當日(即2019年1月1日)，對先前劃分為經營租賃的租賃，集團釐定剩餘租賃期的長度，並按2019年1月1日的新增貸款利率貼現計算剩餘租賃付款額的現值。所採用的加權平均利率為4.5%。就2019年1月1日之前訂立為(或包含)租賃的合約，集團確認使用權資產猶如自租賃開始日期起一直採用《香港財務報告準則》第16號，惟使用了2019年1月1日的相關貸款利率貼現。因此，所確認的使用權資產、租賃負債及相關淨遞延稅項之間的任何差異於2019年1月1日確認為權益期初結餘的調整。比較資料未經重列，並繼續按照《香港會計準則》第17號報告。於集團2018年年度綜合帳項所披露的2018年12月31日的經營租賃費用承擔，與2019年1月1日初始確認的租賃負債之間的差額，主要與根據《香港財務報告準則》第16號的不屬租賃安排的承擔，以及租賃付款額之貼現影響有關。

於2019年1月1日採用《香港財務報告準則》第16號後，集團就先前分類為經營租賃的租賃，在「其他物業、機器及設備」及「投資物業」確認的使用權資產分別為4.91億港元及3.61億港元，在「貸款及其他債務」確認的租賃負債為8.65億港元，並確認相關淨遞延稅項資產500萬港元，而相關的淨差額800萬港元則確認為「保留溢利」期初結餘的減少。

對於採用《香港財務報告準則》第16號對先前劃分為融資租賃的影響，除更改結餘項目外，集團無須在《香港財務報告準則》第16號的首次應用日作出任何調整。因此，「貸款及其他債務」下的「融資租賃負債」項目已被移除，相關金額4.50億港元已列入「貸款及其他債務」下的「租賃負債」項目。權益的期初結餘並沒有受到任何影響。

2 中國內地及國際附屬公司收入及開支

有關中國內地及國際附屬公司的收入及開支包括：

百萬港元	截至2019年 6月30日止半年度		截至2018年 6月30日止半年度	
	收入	開支	收入	開支
香港以外與鐵路有關的附屬公司				
– 墨爾本鐵路	5,526	5,194	5,842	5,527
– MTR Nordic*	2,408	2,466	2,485	2,622
– 倫敦 Crossrail	1,040	953	793	751
– 深圳市軌道交通龍華綫	368	277	373	280
– Sydney Metro Northwest	711	689	780	701
– 澳門輕軌系統氹仔綫	409	275	102	102
	10,462	9,854	10,375	9,983
中國內地物業租賃及管理業務	96	32	78	60
	10,558	9,886	10,453	10,043
中國內地物業發展	–	10	–	17
中國內地及國際附屬公司總計	10,558	9,896	10,453	10,060

* MTR Nordic 由在瑞典營運的斯德哥爾摩地鐵、MTR Tech、MTR Express及Stockholm Commuter Rail(「Stockholms pendeltåg」)組成。

集團擁有60%的附屬公司Metro Trains Sydney Pty Ltd於2019年5月26日開始提供悉尼西北鐵路綫的客運服務。

3 香港物業發展利潤

香港物業發展利潤包括：

百萬港元	截至2019年 6月30日止半年度	截至2018年 6月30日止半年度
分佔物業發展所得的盈餘	849	128
西鐵物業發展的代理費及其他收入	83	52
其他費用及雜項研究	(34)	(22)
	898	158

未經審核的中期財務報告附註

4 利息及財務開支

利息及財務開支包括：

百萬港元	截至2019年 6月30日止半年度	截至2018年 6月30日止半年度
利息開支：		
– 銀行貸款、透支及資本市場借貸工具	523	540
– 服務經營權負債	350	352
– 租賃負債	32	13
– 其他債務	11	11
財務開支	23	31
匯兌收益	(15)	(19)
	924	928
已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(38)	(54)
財務衍生工具：		
– 公允價值對沖	–	22
– 現金流量對沖：		
– 由對沖儲備撥入以抵銷利息開支	(14)	(7)
– 由對沖儲備撥入以抵銷匯兌收益	23	74
– 投資淨額對沖：		
– 無效部分	(1)	(1)
– 不採納對沖會計的衍生工具	(1)	(32)
	7	56
資本化利息開支	(213)	(182)
	680	748
利息收入：		
– 銀行存款	(231)	(168)
– 其他	(7)	–
	(238)	(168)
	442	580

5 應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損

應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損包括：

百萬港元	截至2019年 6月30日止半年度	截至2018年 6月30日止半年度
應佔除稅前利潤或虧損	84	434
應佔稅項支出	(158)	(148)
	(74)	286

於2017年3月，英國運輸局（「英國運輸局」）將營運英國西南部鐵路的專營權（「專營權」）批予First MTR South Western Trains Limited（「SWR」）。SWR為本公司的聯營公司，當中公司持股百分之三十，而英國FirstGroup plc持股百分之七十。根據與英國運輸局訂立的專營權協議（「專營權協議」），專營權由2017年8月20日起計，為期七年，英國運輸局可行使其權利，延長專營權11個月。

如公司2018年年報中所述，SWR的財務表現受多項不利因素影響，而這個情況自2019年3月以來仍然持續。SWR繼續與英國運輸局及相關第三方進行磋商，尋求就商業及合約上的潛在補救方案達成協議，但根據目前情況而言，可能出現多種潛在結果。鑑於有關結果的不確定程度，以及部分可能出現的情況的潛在財務影響，專營權協議被視為虧損合約處理。

因此，集團已將一筆約4,300萬英鎊（4.36億港元）的撥備記入截至2019年6月30日止半年度綜合損益表中的「應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損」項目內，該撥備款額相當於公司在專營權協議下應佔最高潛在損失的百分之三十。

6 所得稅

綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	截至2019年 6月30日止半年度	截至2018年 6月30日止半年度
本期稅項		
– 香港利得稅項	1,055	920
– 香港以外稅項	162	146
	1,217	1,066
減：已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(31)	(32)
	1,186	1,034
遞延稅項		
– 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
– 稅務虧損	(32)	4
– 超過相關折舊的折舊免稅額	(32)	(56)
– 物業重估	(3)	–
– 撥備及其他	28	(10)
	(39)	(62)
	1,147	972

截至2019年6月30日止半年度內，香港利得稅的本期稅項撥備乃以期內估計評稅利潤於扣除承前結轉的累計稅務虧損(如有)後，按稅率16.5%(2018年：16.5%)計算。香港以外的附屬公司的本期稅項乃按相關稅務地區適用的現行稅率計算。

公司為香港利得稅兩級制下的合資格公司。根據利得稅兩級制，首200萬港元的應課稅溢利按8.25%徵稅，而餘下的應課稅溢利則按16.5%徵稅。公司的香港利得稅撥備於2018年按此相同基準計算。

遞延稅項撥備以在香港產生的暫時差異，按香港利得稅率16.5%(2018年：16.5%)計算，而在香港以外產生的遞延稅項則按稅務地區適用的現行稅率計算。

有關公司購買儲稅券之詳情請參閱簡要綜合中期帳項附註18。

7 股息

已付及擬派發予公司股東的股息包括：

百萬港元	截至2019年 6月30日止半年度	截至2018年 6月30日止半年度
與期內有關的普通股息		
– 匯報日後宣派的中期普通股息每股0.25港元(2018年：每股0.25港元)	1,535	1,526
有關去年的普通股息		
– 於期內批准及應付/已付的末期普通股息每股0.95港元(2018年：有關2017年度的每股0.87港元)	5,835	5,228

於2019年6月30日，公司於綜合財務狀況表之應付關連人士款項(附註19)和應付帳項、其他應付款項及撥備(附註20)分別確認了44.02億港元予香港特別行政區政府(「香港特區政府」)財政司司長法團和14.33億港元予其他公司股東之應付2018年末期普通股息。

未經審核的中期財務報告附註

8 每股盈利

A 每股基本盈利

每股基本盈利以截至2019年6月30日止半年度內的股東應佔利潤55.06億港元(2018年：70.83億港元)，及期內已發行的加權平均普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份，計算如下：

	截至2019年 6月30日止半年度	截至2018年 6月30日止半年度
於1月1日已發行普通股	6,139,485,589	6,007,777,302
已行使認股權的影響	1,305,985	858,630
減：為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(5,623,421)	(4,463,901)
於6月30日的加權平均普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	6,135,168,153	6,004,172,031

B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以截至2019年6月30日止半年度內的股東應佔利潤55.06億港元(2018年：70.83億港元)，及就具攤薄效力的公司的認股權計劃及行政人員股份獎勵計劃作出調整的期內已發行的加權平均普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份，計算如下：

	截至2019年 6月30日止半年度	截至2018年 6月30日止半年度
於6月30日的加權平均普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	6,135,168,153	6,004,172,031
認股權計劃下具攤薄潛力的股份的影響	2,494,987	4,248,298
按行政人員股份獎勵計劃授出股份的影響	5,780,265	5,786,864
於6月30日的加權平均普通股數(攤薄)	6,143,443,405	6,014,207,193

C 若根據來自基本業務股東應佔利潤34.40億港元(2018年：46.48億港元)計算，每股基本盈利及攤薄盈利均為0.56港元(2018年：0.77港元)。

9 業務分類資料

集團的業務包括 (i) 經常性業務(包括香港客運業務、香港車站商務、香港物業租賃及管理業務、中國內地及國際的鐵路，物業租賃及管理業務及其他業務)及 (ii) 物業發展業務(連同經常性業務統稱為基本業務)。

集團由多個業務執行委員會來管理業務。根據為分配資源及評估表現而向內部最高級行政管理人員匯報資料的方式，集團將業務分為下列須呈報的類別：

- (i) 香港客運業務：為香港市區集體運輸鐵路系統、赤臘角香港國際機場及亞洲國際博覽館的機場快綫、羅湖及落馬洲連接中國內地邊境的過境鐵路、廣深港高速鐵路(香港段)、新界西北區作為鐵路系統接駁的輕鐵及巴士、及連接若干中國內地城市的城際鐵路運輸提供客運及相關服務。
- (ii) 香港車站商務：於香港客運業務網絡內提供的商務活動，包括車站廣告位、零售舖位及車位之租務、於鐵路物業內提供的電訊及頻譜服務，以及其他商務活動。
- (iii) 香港物業租賃及管理業務：在香港出租零售舖位、寫字樓及車位，以及提供物業管理服務。
- (iv) 香港物業發展：香港鐵路系統附近的物業發展活動。
- (v) 中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理業務：建造、營運及維修香港以外的集體運輸鐵路系統，包括車站商務活動，在中國內地的零售舖位租賃以及物業管理服務。
- (vi) 中國內地物業發展：在中國內地的物業發展活動。
- (vii) 其他業務：與客運或物業業務沒有直接關連的業務，如「昂坪360」(包括營運東涌纜車及昂坪主題村有關業務)、鐵路顧問業務及提供予香港特區政府的項目管理服務。

9 業務分類資料(續)

須呈報業務類別的經營業績及與帳項內相關綜合總額的對帳如下：

百萬元	香港 客運 業務	香港 車站商務	香港 物業租賃 及管理 業務	香港 物業發展	中國內地及 國際聯屬公司			未予 分類 金額	總計
					中國內地 及國際 的鐵路、 物業租賃 及管理 業務	中國內地 物業發展	其他 業務		
截至2019年6月30日止 半年度									
《香港財務報告準則》第15號 範圍內與客戶的合約收入	10,690	1,059	143	-	10,388	-	825	-	23,105
來自其他來源的收入	-	2,496	2,492	-	170	-	9	-	5,167
總收入	10,690	3,555	2,635	-	10,558	-	834	-	28,272
經營開支	(6,344)	(328)	(395)	-	(9,886)	(10)	(2,737)	-	(19,700)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	-	-	-	(171)	(171)
未計香港物業發展、折舊、 攤銷及每年非定額付款前 經營利潤/(虧損)	4,346	3,227	2,240	-	672	(10)	(1,903)	(171)	8,401
香港物業發展利潤	-	-	-	898	-	-	-	-	898
未計折舊、攤銷及每年非定額 付款前經營利潤/(虧損)	4,346	3,227	2,240	898	672	(10)	(1,903)	(171)	9,299
折舊及攤銷	(2,346)	(93)	(8)	-	(112)	-	(33)	-	(2,592)
每年非定額付款	(1,048)	(455)	(3)	-	-	-	-	-	(1,506)
未計利息及財務開支前經營 利潤/(虧損)	952	2,679	2,229	898	560	(10)	(1,936)	(171)	5,201
利息及財務開支	-	-	-	-	(24)	38	-	(456)	(442)
投資物業重估	-	-	2,110	-	(44)	-	-	-	2,066
應佔聯營公司及合營公司 利潤或虧損	-	-	-	-	(194)	-	120	-	(74)
所得稅	-	-	-	(148)	(98)	(3)	-	(898)	(1,147)
截至2019年6月30日止 半年度利潤/(虧損)	952	2,679	4,339	750	200	25	(1,816)	(1,525)	5,604
截至2018年6月30日止半年度									
總收入	9,328	3,075	2,517	-	10,453	-	1,000	-	26,373
經營開支	(5,227)	(268)	(381)	-	(10,043)	(17)	(919)	-	(16,855)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	-	-	-	(214)	(214)
未計香港物業發展、折舊、 攤銷及每年非定額付款前 經營利潤/(虧損)	4,101	2,807	2,136	-	410	(17)	81	(214)	9,304
香港物業發展利潤	-	-	-	158	-	-	-	-	158
未計折舊、攤銷及每年非定額 付款前經營利潤/(虧損)	4,101	2,807	2,136	158	410	(17)	81	(214)	9,462
折舊及攤銷	(2,265)	(84)	(6)	-	(71)	(2)	(33)	-	(2,461)
每年非定額付款	(688)	(309)	(2)	-	-	-	-	-	(999)
未計利息及財務開支前經營 利潤/(虧損)	1,148	2,414	2,128	158	339	(19)	48	(214)	6,002
利息及財務開支	-	-	-	-	(6)	63	-	(637)	(580)
投資物業重估	-	-	2,435	-	-	-	-	-	2,435
應佔聯營公司及合營公司 利潤或虧損	-	-	-	-	188	-	98	-	286
所得稅	-	-	-	(26)	(91)	(11)	-	(844)	(972)
截至2018年6月30日止 半年度利潤/(虧損)	1,148	2,414	4,563	132	430	33	146	(1,695)	7,171

未經審核的中期財務報告附註

9 業務分類資料(續)

下表列示來自集團以外客戶收入按所在地區分布的資料，客戶的所在地區分布是按照提供服務或貨物付運所發生的地點區分。

百萬港元	截至2019年 6月30日止半年度	截至2018年 6月30日止半年度
香港(所屬地)	17,689	15,891
澳洲	6,237	6,622
中國內地	483	472
瑞典	2,408	2,485
英國	1,043	798
其他地區	412	105
	10,583	10,482
	28,272	26,373

10 其他全面收益

A 與集團之其他全面收益各組成部分有關的稅項影響如下：

百萬港元	截至2019年 6月30日止半年度			截至2018年 6月30日止半年度		
	除稅前 金額	稅項 支出	除稅後 金額	除稅前 金額	稅項 支出	除稅後 金額
於折算以下項目時產生的匯兌差額：						
– 香港以外附屬公司、聯營公司及合營公司財務報表	(59)	–	(59)	(247)	–	(247)
– 非控股權益	(6)	–	(6)	(6)	–	(6)
	(65)	–	(65)	(253)	–	(253)
自用土地及樓宇的重估盈餘(附註12C)	75	(12)	63	388	(64)	324
現金流量對沖：對沖儲備淨變動(附註10B)	154	(26)	128	163	(27)	136
其他全面收益	164	(38)	126	298	(91)	207

B 來自集團其他全面收益的現金流量對沖各組成部分如下：

百萬港元	截至2019年 6月30日止半年度	截至2018年 6月30日止半年度
現金流量對沖：		
期內確認對沖項目工具的公允價值變動中之有效部分	143	98
轉撥至損益表的金額：		
– 利息及財務開支(附註4)	9	67
– 其他開支	2	(2)
上述項目之遞延稅項	(26)	(27)
	128	136

11 投資物業

如附註1所述，於2019年1月1日採用《香港財務報告準則》第16號後，集團在「投資物業」的期初結餘確認其北京購物中心的使用權資產為3.61億港元。

集團在香港及中國內地的所有投資物業已於匯報日分別由仲量聯行有限公司及戴德梁行有限公司作出重估。此等重估是以收益資本法進行估值。根據此法，市場價值是以現有租約的租金收入及現有租約屆滿時預期可收到的市場租值並參照估值日按當時市場租金水平而定的單一市場收益率予以資本化計算。

根據此等重估，集團已在綜合損益表的投資物業重估內確認截至2019年6月30日止半年度內因重新估值所產生的公允價值增加淨額20.66億港元(2018年：24.35億港元)。投資物業每半年重估，因未來市場情況變化而可能導致的進一步收益或虧損，則於隨後期間確認在損益表。

12 其他物業、機器及設備

A 使用權資產

如附註1所述，於2019年1月1日採用《香港財務報告準則》第16號後，集團就以前歸類為經營租賃的租賃在「其他物業、機器及設備」的期初結餘確認的使用權資產為4.91億港元。

B 自有資產的購置及清理

截至2019年6月30日止半年度內，集團購置或投入使用的資產(使用權資產除外)原值共14.06億港元(2018年：13.88億港元)。

C 估值

所有集團的自用土地及樓宇均位於香港，以中期租賃持有，並以公允價值列帳。所有自用土地及樓宇已於匯報日由仲量聯行有限公司，以直接比較法假設物業在其現況及閒置情形下出售作出重估。由此估值產生的重估盈餘7,500萬港元(2018年：3.88億港元)，在扣除相關遞延稅項撥備1,200萬港元(2018年：6,400萬港元)後，已確認為其他全面收益並累計至固定資產重估儲備帳(附註10A)。

13 服務經營權資產

截至2019年6月30日止半年度內，根據兩鐵合併的服務經營權安排，集團對從九廣鐵路公司(「九鐵公司」)租借回來的鐵路及巴士系統進行替換及升級(「額外經營權財產」)的支出為10.65億港元(2018年：10.93億港元)，根據與九鐵公司簽訂補充服務經營權協議為高速鐵路(香港段)的經營權財產進行替換及提升(「額外經營權財產(高速鐵路(香港段))」)的支出為1,100萬港元(2018年：無)，而與深圳市軌道交通龍華綫有關的服務經營權資產增加的開支為300萬港元(2018年：400萬港元)。

深圳市軌道交通龍華綫是深圳地鐵的一部分，由全資附屬公司港鐵轨道交通(深圳)有限公司經營。但深圳市軌道交通龍華綫自港鐵轨道交通(深圳)有限公司在2010年開始營運以來一直未有調高車費。然而，公司了解深圳市政府現正進行有關深圳地鐵網絡車費調整的法定程序。於2019年6月30日，根據迄今為止的票價調整進度，並未確認減值虧損。如果未能實施適當的票價調整，預計深圳市軌道交通龍華綫的長遠財務可行性將受到影響。

14 香港特區政府委託的鐵路工程項目

A 廣深港高速鐵路香港段(「高速鐵路(香港段)」)項目

(a) 高速鐵路(香港段)初步委託協議：

於2008年11月24日，香港特區政府與公司簽訂有關高速鐵路(香港段)的設計、地盤勘測及採購活動的委託協議(「高速鐵路(香港段)初步委託協議」)。按照高速鐵路(香港段)初步委託協議，香港特區政府負責向公司支付公司的內部設計成本及若干間接成本、前期費用及員工薪酬。

14 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

A 廣深港高速鐵路香港段(「高速鐵路(香港段)」)項目(續)

(b) 高速鐵路(香港段)委託協議：

於2009年，基於理解到公司日後將會獲邀根據服務經營權模式營運高速鐵路(香港段)，香港特區政府決定請公司進行高速鐵路(香港段)的建造、測試及通車試行。於2010年1月26日，香港特區政府與公司就高速鐵路(香港段)的建造及通車試行訂立另一份委託協議(「高速鐵路(香港段)委託協議」)。根據高速鐵路(香港段)委託協議，公司負責進行或促使就高速鐵路(香港段)的規劃、設計、建造、測試及通車試行進行協定活動，而香港特區政府作為高速鐵路(香港段)的擁有人，則負責承擔該等活動的全部費用(「委託費用」)及就此進行融資，並按照協定付款時間表向公司支付一筆費用(「高速鐵路(香港段)項目管理費用」)(對該等安排隨後之修訂於以下描述)。截至2019年6月30日及截至本中期財務報告發表之日期，公司已收到香港特區政府按原先同意的付款時間表所支付的高速鐵路(香港段)項目管理費用。

倘若公司違反高速鐵路(香港段)委託協議(包括，倘若公司違反其對項目管理服務的保證)，香港特區政府有權向公司提出申索，並且根據高速鐵路(香港段)委託協議，香港特區政府可就其因公司疏忽履行其根據高速鐵路(香港段)委託協議的責任或公司違反高速鐵路(香港段)委託協議而蒙受的虧損獲公司作出彌償。根據高速鐵路(香港段)委託協議，公司就高速鐵路(香港段)初步委託協議及高速鐵路(香港段)委託協議所產生或與該等協議相關的總法律責任(傷亡除外)設有上限，此上限相等於公司根據高速鐵路(香港段)委託協議收取的高速鐵路(香港段)項目管理費用及其他費用，以及公司根據高速鐵路(香港段)初步委託協議收取的若干費用(「責任上限」)。根據一般法律原則，倘若公司被認為須對其員工或代理人的欺詐或其他不誠實行為負責，而相關損失是由此欺詐或其他不誠實行為造成，此責任上限則不能被依賴。雖然香港特區政府保留了對公司在高速鐵路(香港段)初步委託協議及高速鐵路(香港段)委託協議下的目前超支的責任問題(如有)提交仲裁的權利(詳見下文附註14A(c)(iv))，但截至本中期財務報告發表之日期，公司並沒有收到由香港特區政府提出的申索。

於2014年4月，公司宣布高速鐵路(香港段)項目的建造期需要延長，客運服務的目標通車時間修訂為2017年年底。

於2015年6月30日，公司向香港特區政府匯報，指出公司估計：

- 將在2018年第三季完成高速鐵路(香港段)工程(包括六個月的計劃緩衝時間)(「高速鐵路(香港段)經修訂工程時間表」)；及
- 根據高速鐵路(香港段)經修訂工程時間表，項目總成本為853億港元(包含備用資金)。

因對本公司於2015年6月30日的項目造價估算中若干部分進行調整，香港特區政府與公司已同意項目造價估算減少至844.2億港元(「經修訂造價估算」)。有關經修訂造價估算的進一步詳情載於下文附註14A(c)及(e)。

(c) 高速鐵路(香港段)協議：

香港特區政府與公司於2015年11月30日訂立有關高速鐵路(香港段)項目進一步資金安排及完成的協議(「高速鐵路(香港段)協議」)。高速鐵路(香港段)協議包含綜合條款組合(受限於根據下文附註14A(c)(vi)列明的條件)並規定：

- (i) 香港特區政府將承擔和支付最高844.2億港元的項目造價(包括原有的造價預算650億港元加上經協定增加的194.2億港元項目造價估算(委託費用(最高為844.2億港元)中超過650億港元的部分為「目前超支」))；
- (ii) 如項目造價超過844.2億港元，公司將承擔和支付超出該金額(如有)的項目造價部分(「進一步超支」)，但不包括若干經協定的例外費用(即高速鐵路(香港段)協議中規定由於法律改變、不可抗力的事件或工程合約的任何暫停而導致的額外費用)；
- (iii) 公司將以同等金額分兩期以現金支付每股合共4.40港元的特別股息(每期特別股息為每股現金2.20港元)(「特別股息」)。第一期股息已於2016年7月13日支付，而第二期股息已於2017年7月12日支付；
- (iv) 香港特區政府保留對公司在高速鐵路(香港段)初步委託協議及高速鐵路(香港段)委託協議(「委託協議」)下的目前超支的責任問題(如有)(包括香港特區政府可能提出的有關責任上限的有效性問題)提交仲裁的權利。委託協議載有爭議解決機制，包括將爭議提交仲裁的權利。根據高速鐵路(香港段)委託協議，責任上限相等於高速鐵路(香港段)項目管理費用、公司在高速鐵路(香港段)委託協議下收取的任何其他費用及公司在高速鐵路(香港段)初步委託協議下收取的若干費用。因此，責任上限由最多為49.4億港元及因高速鐵路(香港段)項目管理費用根據高速鐵路(香港段)協議增加後上升至最多為66.9億港元(原因是其將相等於高速鐵路(香港段)委託協議下所增加的高速鐵路(香港段)項目管理費用63.4億港元加上上述額外費用)。倘仲裁員並無裁定責任上限為無效及裁定若非因責任上限，在委託協議下公司就目前超支的責任將超出責任上限，則公司須：

14 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

A 廣深港高速鐵路香港段(「高速鐵路(香港段)」)項目(續)

- 承擔香港特區政府按仲裁裁定應獲得的金額，最高至責任上限；
- 尋求獨立股東在另一次成員大會上(在該成員大會上財政司司長法團、香港特區政府、彼等的緊密聯繫人及聯繫人以及外匯基金將須放棄投票)批准公司承擔該超出責任；及
- 在取得上文剛述的獨立股東批准後，向香港特區政府支付超出責任的金額。倘未能獲得此項批准，公司將不會向香港特區政府支付該金額；

(v) 對高速鐵路(香港段)委託協議作出若干修訂，以反映高速鐵路(香港段)協議所載的安排，包括根據高速鐵路(香港段)委託協議應向公司支付的高速鐵路(香港段)項目管理費用增加至合共63.4億港元(反映了公司預期因履行高速鐵路(香港段)委託協議下與高速鐵路(香港段)項目相關的責任而產生的內部成本的估計)及以反映高速鐵路(香港段)經修訂工程時間表；

(vi) 高速鐵路(香港段)協議下的安排(包括支付特別股息)取決於：

- 獨立股東批准(已於2016年2月1日舉行的成員大會上尋求)；及
- 立法會批准香港特區政府的額外財務承擔。

高速鐵路(香港段)協議(及特別股息)於2016年2月1日舉行的成員大會上獲公司的獨立股東批准，並於2016年3月11日獲得立法會批准香港特區政府的額外財務承擔而成為無條件。

(d) 高速鐵路(香港段)的營運：

於2018年8月23日，公司與九鐵公司訂立補充服務經營權協議，補充現有於2007年8月9日訂立的服務經營權協議以便九鐵公司向公司授予有關高速鐵路(香港段)的特許經營權，並訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運及財務要求。高速鐵路(香港段)的商業營運於2018年9月23日開始。

(e) 根據公司就此項目協定範圍的經修訂造價估算844.2億港元的最新評估及經考慮獨立專家評估經修訂造價估算後的意見，公司目前不相信有任何需要就此項目協定範圍進一步修訂經修訂造價估算844.2億港元。但是，項目最終造價只有待所有合同最終確定完結後才能確定，其中一些合同將涉及解決商業問題，根據過去的經驗，可能需要幾年時間才能達成協議和解決。

在考慮了尚未最終確定完結的合約數目及現時的備用資金後，不能絕對保證最終項目造價不會超過844.2億港元，特別是如果在談判最終帳目過程中於解決商業問題時出現無法預料的困難。在此情況下，根據高速鐵路(香港段)委託協議條款，公司將須承擔及支付超出844.2億港元項目造價的超出部分(如有)，但不包括若干經協定的例外費用(詳見上述附註14A(c)(ii))。

(f) 公司並無就下列各項於公司帳項作出任何撥備：

(i) 公司須承擔任何進一步超支(如有)的任何可能責任，原因是根據截至目前可獲得資料，公司相信現時無需對高速鐵路(香港段)經修訂造價估算844.2億港元作進一步修訂。但是，項目最終造價只有待所有合同最終確定完結後才能確定，其中一些合同將涉及解決商業問題，可能需要幾年時間才能達成協議和解決；

(ii) 根據任何可能進行的仲裁裁決，公司可能須承擔的任何可能責任(於上文附註14A(c)(iv)更具體說明)，原因是(a)公司並未接獲香港特區政府針對公司提出任何索償或仲裁(因高速鐵路(香港段)協議緣故，須待高速鐵路(香港段)開始投入商業營運後方可進行的)任何通知(截至2019年6月30日及截至本中期財務報告發表之日期)；(b)公司受責任上限所保障；及(c)由於高速鐵路(香港段)協議，公司將不會在未經獨立股東批准的情況下依照仲裁員的裁決向香港特區政府支付任何超出責任上限的款項；

而且(如適用)因公司未能有足夠的可靠性去估算公司的責任或負債金額(如有)。

(g) 截至2019年6月30日止半年度內，高速鐵路(香港段)項目管理費收入0.57億港元(2018年：2.22億港元)已在綜合損益表中確認。於2019年6月30日，高速鐵路(香港段)項目管理費收入及上述額外費用收入合共65.27億港元(2018年12月31日：64.70億港元)已在綜合損益表中確認。就高速鐵路(香港段)項目管理費收入的充足性而言，公司估計公司完成履行其與高速鐵路(香港段)有關責任的總成本將可能超過高速鐵路(香港段)項目管理費收入。因此，已在2018年下半年的綜合損益表中確認了適當金額的撥備，而截至2019年6月30日止的半年度內並無額外撥備。

14 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目

(a) 沙中綫初步委託協議：

於2008年11月24日，香港特區政府與公司簽訂有關沙中綫的設計、地盤勘測及採購活動的委託協議(「沙中綫初步委託協議」)。按照沙中綫初步委託協議，公司負責進行或委託第三者進行設計、地盤勘測及採購工作，而香港特區政府則負責直接支付該等工作的總成本。

(b) 沙中綫前期工程委託協議：

於2011年5月17日，香港特區政府與公司就沙中綫的若干備置工程之融資、建造、服務與設備採購及其他事項訂立另一份委託協議(「沙中綫前期工程委託協議」)。根據沙中綫前期工程委託協議，公司負責進行或委託第三者進行該等協定工程，而香港特區政府則負責承擔並向公司支付所有工程成本(「沙中綫前期工程成本」)。

於2015年8月，公司已通知香港特區政府公司就沙中綫前期工程委託協議下的工程的成本估算將超出原先估算的73.50億港元。於2016年2月，公司已通知香港特區政府超支金額估算將會是12.67億港元(包含備用資金)。於2016年12月，公司完成對沙中綫前期工程委託協議下項目造價估算的評估，並就公司對該等工作的委託成本修訂至86.171億港元通知香港特區政府。於2017年1月，香港特區政府向立法會工務小組委員會申請額外撥款以應付超出香港特區政府原先保留的撥款金額的部分，立法會財務委員會於2017年6月批准該額外撥款。

(c) 沙中綫委託協議：

於2012年5月29日，公司與香港特區政府就沙中綫簽訂有關建造及通車試行的委託協議(「沙中綫委託協議」)。按照沙中綫委託協議，除了因屬於現有與九鐵公司訂立的服務經營權協議下的若干資產(包括列車、訊號、無線電及主要控制系統)修改、升級或擴展工程的若干費用，由公司支付以外，香港特區政府負責承擔沙中綫委託協議中指定的所有工程成本，包括承建商成本及公司成本(「銜接工程成本」)。公司將會就有關修改、升級或擴展工程的費用分擔一定金額。該金額主要透過公司於將來產生的公司本應承擔的維修資本開支的減少以抵付。公司負責進行或促使他人進行沙中綫初步委託協議、沙中綫前期工程委託協議和沙中綫委託協議(統稱「沙中綫協議」)內指定的工程，從而獲得項目管理費用合共78.93億港元(「沙中綫項目管理費用」)。截至2019年6月30日及截至本中期財務報告發表之日期，公司已收到香港特區政府按原先同意的付款時間表所支付的沙中綫項目管理費用。

公司就沙中綫委託協議內的主要建造工程，獲得香港特區政府708.27億港元撥款。公司之前已公布，由於持續面對外在因素帶來的挑戰，沙田至中環綫造價將需要顯著上調。

公司完成對有關沙中綫委託協議下主要建造工程造價估算的詳細評估，最新估算已於2017年12月5日提交香港特區政府審核。考慮到若干因素(包括考古發現、香港特區政府對附加工程範圍的要求、延遲移交工地或移交的工地上有工程尚未完成等問題)，公司已把沙中綫主要建造工程的最新造價估算上調165.01億港元，由708.27億港元增至873.28億港元，包括增加應付公司的沙中綫項目管理費用(惟有待同意及批准程序)。公司自提交該最新估算以來，一直與香港特區政府保持聯繫，以助其進行檢討及核實程序。公司擬於2019年內對造價進行進一步評估和重新確認。

(d) 申索及彌償：

倘若公司違反沙中綫協議(包括倘若公司違反其對項目管理服務所作出的保證)，香港特區政府有權向公司提出申索，並根據各個沙中綫協議，香港特區政府可就其因公司疏忽履行其根據相關沙中綫協議的責任或公司違反沙中綫協議而蒙受的虧損獲公司作出彌償。根據沙中綫委託協議，公司對香港特區政府就沙中綫協議或與該等協議相關的總法律責任(傷亡除外)設有上限，此上限相等於公司根據沙中綫協議下收到的費用。根據一般法律原則，倘若公司被認為須對其員工或代理人的欺詐或其他不誠實行為負責，而相關損失是由此欺詐或其他不誠實行為造成，此責任上限則不能被依賴。雖然香港特區政府已表示保留對公司及有關承辦商採取進一步行動的所有權利，並於向沙田至中環綫項目紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程調查委員會(「調查委員會」)作出的結束聆訊陳詞中表述(如下文附註14B(e)所述)，但截至本中期財務報告發表之日期，公司並沒有收到香港特區政府就任何沙中綫協議對公司提出的申索。現時無法確定公司在未來會否面臨該等申索及(如面臨)該等申索之性質及金額。

14 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

(e) 紅磡事件：

正如公司於2019年7月18日的公告所述，接近2018年上半年末，紅磡站擴建部分的施工質量被指出現問題(「第一次紅磡事件」)。公司當時立即調查事件、向香港特區政府報告調查結果，以及保留公司對有關承建商追究的權利。為回應第一次紅磡事件，公司已向香港特區政府就檢視和確認紅磡站擴建部分的實際建造狀況，以及施工質量提交了全面評估策略建議。

在2018年年底及2019年年初，公司告知香港特區政府，紅磡站北面連接隧道、南面連接隧道，以及紅磡列車停放處的工程記錄不完整，並且出現一些建造工程方面的問題，成為第一次紅磡事件的後續事件(「第二次紅磡事件」)。為回應第二次紅磡事件，公司已向香港特區政府就檢視有關區域的實際建造狀況，及施工質量提交了檢視建議。

(f) 調查委員會：

在2018年7月10日，行政長官會同行政會議根據《調查委員會條例》(香港法例第86章)成立調查委員會。公司一直全面配合調查委員會。調查委員會的程序包括聽取事實證人的證據，並審閱項目管理和結構工程問題的專家證據。於2019年1月29日，香港特區政府向調查委員會提交了第一期的結束聆訊陳詞，當中指出公司應該提供專業並稱職的工程項目管理人在合理的期望下應具備的技能和看管水平，但公司卻未能達到要求。於2019年2月19日，香港特區政府宣布擴大調查委員會的職權範圍，並批准將調查委員會向行政長官提交報告的期限再延至2019年8月30日或行政長官會同行政會議准予的時間。於2019年7月2日，應調查委員會要求，行政長官會同行政會議批准將調查委員會向行政長官提交最終報告的期限延至2019年11月29日或之前。

於2019年2月25日，調查委員會就原來的職權範圍所涵蓋的事宜的調查結果及建議向行政長官提交中期報告。於2019年3月26日，香港特區政府公布了經遮蓋的調查委員會中期報告。儘管調查委員會表明該報告為中期報告，其在報告中指出雖然「紅磡站擴建部分的連續牆和月台層板建造工程達到安全水平」，但有關工程在要項上並沒有按照相關合約的規定執行。調查委員會亦就公司的表現和系統給予若干意見，並就未來提出若干建議。

於2019年7月18日，公司已完成並向香港特區政府分別提交了兩份最終報告，一份為關於第一次紅磡事件，而另一份則關於第二次紅磡事件，當中載有(其中包括)為符合相關作業守則而須在若干地點採取的適當措施的建議方案。

(g) 紅磡事件相關費用：

於2019年7月，香港特區政府接納公司就分階段啟用屯馬綫(沙中綫大圍至紅磡段)(「分階段啟用」)的建議，第一階段涉及屯馬綫大圍站至啟德站的商業服務，目標開通時間為2020年第一季。

為了繼續推進沙中綫項目，以及促使於2020年第一季的分階段啟用，作為現階段安排，公司將在不影響其法律責任的原則為基礎下先就紅磡事件以及分階段啟用屯馬綫支付相關的若干費用(即改建工程及試營運的費用以及其他與分階段啟用的準備活動相關的費用)(「紅磡事件相關費用」)，同時就最終承擔相關費用責任一事上保留其權利。公司現時對該等費用的最佳估計為合共約20億港元。然而，現時不能確定該金額最終是否需要全數支付。

公司與香港特區政府將繼續進行磋商，務求就紅磡事件以及雙方各自就造價和紅磡事件相關費用的付款責任達成整體解決方案。公司與香港特區政府如未能在合理期間內達成整體解決方案，則沙中綫委託協議的條款應繼續(如現時般)適用(包括與該等費用有關的條款)，而相關費用的付款責任應按照沙中綫委託協議來裁定。

(h) 考慮到上述情況及有鑑於作為現階段安排，公司將在不影響其法律責任的原則為基礎先支付紅磡事件相關費用的決定，公司已於2019中期財務報告內作出了一項20億港元的撥備。此撥備已列帳於綜合損益表中的「其他業務開支」項目及綜合財務狀況表中的「應付帳項、其他應付款項及撥備」項目中。

該撥備金額並無計算可向任何其他人士(不論是在未能達成整體解決方案的情況下及/或因某項裁決、和解或其他原因)提出的任何潛在追討在內。因此，如果任何該等潛在追討能得到實際確定，任何該等追討的金額將被確認並計入公司有關財政期間的綜合損益表。公司與香港特區政府磋商的最終結果、就紅磡事件及雙方各自就造價及紅磡事件相關費用的付款責任達成任何整體解決方案的時間、向相關人士作出追討的程度，以及待協議及批准增加應付予公司的沙中綫項目管理費用，在現階段而言仍極不確定。由於公司目前未能有足夠的可靠性去估算公司因沙中綫項目而產生的最終責任或負債金額，公司因此除上述附註14B(h)所述的20億港元撥備外，並無作出額外的撥備。

未經審核的中期財務報告附註

14 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

(i) 截至2019年6月30日止半年度內，沙中綫項目管理收入4.41億港元(2018年：4.45億港元)已在綜合損益表中確認。於2019年6月30日，沙中綫項目管理收入合共69.12億港元(2018年12月31日：64.71億港元)已在綜合損益表中確認。

此外，截至2019年6月30日止半年度內，香港特區政府應付公司的沙中綫前期工程成本及銜接工程成本為1.65億港元(2018年：1.96億港元)。於2019年6月30日，香港特區政府仍須向公司支付的沙中綫前期工程成本及銜接工程成本金額為11.62億港元(2018年12月31日：11.07億港元)。

15 發展中物業

截至2019年6月30日止半年度內及截至2018年12月31日止年度內集團的發展中物業變動如下：

百萬港元	於1月1日 結餘	開支	沖銷 從發展商 收取的款項	轉撥至 利潤或虧損	於6月30日/ 12月31日結餘
於2019年6月30日(未經審核)					
香港物業發展項目	14,840	245	(428)	–	14,657
於2018年12月31日(已審核)					
香港物業發展項目	14,810	1,121	(912)	(179)	14,840

16 待售物業

百萬港元	於2019年6月30日 (未經審核)	於2018年12月31日 (已審核)
待售物業		
– 按原值	819	1,179
– 按可實現淨值	120	190
	939	1,369
代表：		
香港物業發展	726	1,156
中國內地物業發展	213	213
	939	1,369

待售物業代表集團位於香港的未出售物業之權益或集團收取攤分資產所得的物業，以及集團位於深圳市未出售物業。

為了以物業的原值或估計可實現淨值兩者中的較低者列帳，待售物業於2019年6月30日的可實現淨值已扣除1,200萬港元(2018年12月31日：1,800萬港元)的撥備。

17 財務衍生工具資產及負債

財務衍生工具資產及負債的名義金額及公允價值如下：

百萬港元	於2019年6月30日(未經審核)		於2018年12月31日(已審核)	
	名義金額	公允價值	名義金額	公允價值
財務衍生工具資產				
外匯遠期合約				
– 現金流量對沖	11	–	137	1
– 不採納對沖會計	1,138	14	73	–
貨幣掉期				
– 現金流量對沖	5,419	48	277	25
– 投資淨額對沖	64	1	–	–
利率掉期				
– 公允價值對沖	3,241	18	961	5
– 現金流量對沖	1,250	15	1,350	30
– 不採納對沖會計	1,413	2	–	–
	12,536	98	2,798	61
財務衍生工具負債				
外匯遠期合約				
– 現金流量對沖	350	8	1,169	13
– 投資淨額對沖	2,039	16	2,039	14
– 不採納對沖會計	1,157	9	202	6
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	698	1	698	9
– 現金流量對沖	8,458	361	10,935	469
– 投資淨額對沖	–	–	64	3
利率掉期				
– 公允價值對沖	2,650	8	1,550	31
– 現金流量對沖	100	4	–	–
– 不採納對沖會計	500	1	–	–
	15,952	408	16,657	545
總計	28,488		19,455	

18 應收帳項及其他應收款項

集團就其主要業務產生的應收帳項的信貸政策如下：

- (i) 大部分香港客運業務車費收入(除了來自高速鐵路(香港段)之外，如下文附註18(ii)所述)乃經八達通卡於每天交易的下個工作日結算，或其他種類車票則以現金收取，小部分車費收入是經代理預售車票並於21日內到期繳清金額。
- (ii) 在高速鐵路(香港段)方面，其車票由公司及內地其他列車營運商出售。中國鐵路總公司的清算中心負責管理廣深港高速鐵路的收入分配及結算系統，和按「分段清算」模式分配高速鐵路的收入予公司，並於下一個月結算。
- (iii) 深圳市軌道交通龍華綫車費收入乃經深圳通卡於每天交易的下個工作日結算，或其他種類車票則以現金收取。MTR Express車費收入乃經由一間第三者財務機構於14日內收取，經代理預售車票則於下一個月繳清金額。
- (iv) 在墨爾本的特許經營權收入乃按其收入性質而於每日或每月收取。大部分於斯德哥爾摩營運的特許經營權收入於交易月份內收取，而餘款則於隨後的一個月內收取。MTR Crossrail的服務經營權收入於每四週收取一次。
- (v) 集團按月寄發帳單以收取租金、廣告及電訊服務費，到期日由立即到期至50日不等。集團的投資物業及車站小商店的租戶須於簽訂租約時繳付三個月租金作按金。
- (vi) 與財務機構訂立的利率及貨幣掉期合約的應收帳項乃依據有關合約的個別條款而到期繳付。
- (vii) 顧問服務收入乃於工作完成後，或按顧問合約內的其他規定每月寄發帳單，並於30日內繳付。
- (viii) 除協定的保證金外，委託予集團承辦的合約及資本性工程的相關應收帳項，於在建工程確認後的30日內到期繳付。
- (ix) 物業發展的應收帳項乃根據相關發展協議或買賣合約條款而到期繳付。

以到期日劃分的應收帳項之帳齡分析如下：

百萬港元	於2019年6月30日 (未經審核)	於2018年12月31日 (已審核)
未到期款項	3,123	2,807
30日過期未付	205	275
60日過期未付	28	34
90日過期未付	40	10
超過90日過期未付	65	91
應收帳項總額	3,461	3,217
其他應收款項	6,483	6,334
合約資產	345	25
	10,289	9,576

於2019年6月30日，其他應收款項內與按照物業發展協議及買賣合約條款所訂的可從保管資金派發的物業發展利潤有關的款項為19.78億港元(2018年12月31日：19.59億港元)。

截至2017年及2018年12月31日止年度內，香港稅務局(「稅務局」)就與兩鐵合併有關的若干付款可否扣稅向公司作出提問後，於年內就2010/2011至2017/2018課稅年度向公司發出評稅/額外評稅通知書。

根據外聘資深的大律師和稅務顧問給予的意見之力度，公司董事已決定就稅務局的稅評提出強烈爭議。公司對這些評稅已提出反對，並就這些額外徵收的稅款已申請暫緩繳款。稅務局已同意暫緩徵收該額外稅款，惟公司須於2017年及2018年內分別購買18.16億港元及4.62億港元的儲稅券。購買儲稅券不會影響公司在稅務上所持的立場，而已購買的儲稅券已計入集團綜合財務狀況表的應收帳項及其他應收款項。集團並無就上述的評稅/額外評稅通知書作額外稅務撥備。

19 重大關連人士交易

香港特區政府財政司司長法團受香港特區政府委託，於2019年6月30日持有公司約75.45%的已發行股本，為公司的最大股東。根據《香港會計準則》第24號(修訂)「關連人士的披露」，除香港特區政府與集團間因日常業務關係而支付的費用、稅項、租金及差餉等交易外，集團與香港特區政府部門、機關或香港特區政府操控單位之間的一切交易，均被視為與關連人士的交易，並已於本中期財務報告中另行申明。

於2019年6月30日，集團因重大關連人士交易應收/應付香港特區政府及其他關連人士金額如下：

百萬港元	於2019年6月30日 (未經審核)	於2018年12月31日 (已審核)
應收下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	1,773	1,713
– 九鐵公司	609	215
– 聯營公司	36	160
	2,418	2,088
應付下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	4,450	70
– 九鐵公司	2,129	2,475
– 聯營公司	–	131
	6,579	2,676

於2019年6月30日，應收香港特區政府款項主要包括與沙田至中環綫預備工程有關的可收回帳款，南港島綫及觀塘綫延綫項目的必要公共基建工程的可收回支出，有關「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」的車票收入差額的應收款項，有關西鐵物業發展的應收代理費和可收回支出，以及其他委託和維修工程的應收帳項及保證金。

於2019年6月30日應付香港特區政府款項乃有關2018年應付末期普通股息(附註7)的44.02億港元以及關於鐵路延綫項目的土地行政費用。

應收九鐵公司款項主要包括在若干兩鐵合併協議下可向九鐵公司收回的一些資本工程費用，以及與高速鐵路(香港段)相關的金額。應付九鐵公司款項乃主要關於因兩鐵合併協議及高速鐵路(香港段)的營運安排而預期於12個月內清還的每年定額付款及非定額付款的應計部分。

於2019年6月30日應收聯營公司款項主要包括應收聯營公司的貸款餘額，和應收與八達通卡有限公司有關日常八達通卡交易的款項。截至2019年6月30日止半年度內，集團已向NRT Holdings 2 Pty Ltd支付股權投資的應付金額2,400萬澳元(1.35億港元)，並已向杭州杭港地鐵五號綫有限公司注資4.71億元人民幣(5.44億港元)。

於2009年7月13日，公司與香港特區政府就港島綫西延的融資安排、設計、建造及包括相關服務和設施的營運簽訂了工程項目協議。根據協議，香港特區政府於2010年3月提供123億港元的現金資助予公司(根據初步項目協議，另外4億港元的現金資助已於2008年2月收訖)。此現金資助受一項還款機制所規限。根據公司與香港特區政府之間的若干補充協議，還款的期限延長至2019年6月30日或之前。截至2019年6月30日止半年度內，公司根據還款機制向香港特區政府作出最後一筆本金1.14億港元和利息5,900萬港元(截至2018年12月31日止年度內：無)的還款。

集團與香港特區政府在過往年度訂立並於本期仍適用，以及因兩鐵合併及高速鐵路(香港段)的營運安排而與九鐵公司進行的重大關連交易已於集團2018年12月31日止年度的已審核帳項內陳述。此外，有關鐵路系統沿綫的物業發展，香港特區政府於2019年6月30日止半年度內授予公司以下地塊：

物業發展地塊	土地授予日期/ 地價要約接受日	總地價 百萬港元	地價支付日期
將軍澳市內地段70號餘段地盤C2	2019年5月7日	3,055	2019年6月21日

未經審核的中期財務報告附註

19 重大關連人士交易(續)

截至2019年6月30日止半年度內，集團曾與其聯營公司——八達通控股有限公司及其附屬公司(「八達通集團」)及NRT Pty Ltd (「NRT」)進行下列交易：

百萬港元	截至2019年 6月30日止半年度	截至2018年 6月30日止半年度
八達通集團		
– 已付或應付予八達通集團的中央結算服務費用	79	77
– 已收或應收自八達通集團有關增值、八達通卡售賣及退款服務、電腦設備和有關服務及提供倉庫儲存服務的費用	24	20
NRT		
– 已收或應收自NRT有關機電系統及列車項目設計及推展的費用	518	734

20 應付帳項、其他應付款項及撥備

以到期日劃分的應付帳項分析如下：

百萬港元	於2019年6月30日 (未經審核)	於2018年12月31日 (已審核)
30日內到期或即期	5,634	6,152
30日至60日內到期	1,257	1,142
60日至90日內到期	999	911
90日後到期	6,251	4,398
	14,141	12,603
租金及其他可退還按金	3,272	3,209
應計僱員福利	3,497	2,713
應付予其他股東之股息	1,433	–
應付帳項及應計費用總額	22,343	18,525
其他應付款項及撥備(附註14B(h))	8,511	5,306
合約負債	1,807	2,116
	32,661	25,947

21 貸款及其他債務

集團在截至2018年及2019年6月30日止半年度內發行的票據包括：

百萬港元	截至2019年6月30日止半年度		截至2018年6月30日止半年度	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	–	–	1,491	1,488

截至2019年6月30日止半年度內，附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited及公司均沒有發行任何票據(2018年：附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited於香港發行了14.91億港元的票據，而公司並沒有發行票據)。由此附屬公司發行的票據為直接和無抵押，及與此附屬公司的其他無抵押債務享有同等權益，並獲公司無條件及不可撤銷的擔保。

截至2019年6月30日止半年度內，集團沒有贖回任何上市債券(2018年：無)。集團贖回非上市債券2.00億港元(2018年：5.00億港元)。

22 遞延稅項資產及負債

A 截至2019年6月30日止半年度內及截至2018年12月31日止年度內的遞延稅項資產及負債變動如下：

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項					總計
	超過相關折舊免稅額	物業重估	撥備及其他暫時差異	現金流量對沖	稅務虧損	
2019年6月30日(未經審核)						
於2019年1月1日結餘(如前匯報)	12,385	751	(170)	(5)	(103)	12,858
採納《香港財務報告準則》第16號的影響	-	8	(13)	-	-	(5)
於2019年1月1日結餘(重列)	12,385	759	(183)	(5)	(103)	12,853
在綜合損益表內(計入)/列支	(32)	(3)	28	-	(32)	(39)
在儲備列支	-	12	-	26	-	38
匯兌差額	-	-	2	-	4	6
於2019年6月30日結餘	12,353	768	(153)	21	(131)	12,858
2018年12月31日(已審核)						
於2018年1月1日結餘	12,158	648	(107)	-	(8)	12,691
在綜合損益表內列支/(計入)	228	-	10	-	(102)	136
在儲備列支/(計入)	-	103	(74)	(5)	-	24
匯兌差額	(1)	-	1	-	7	7
於2018年12月31日結餘	12,385	751	(170)	(5)	(103)	12,858

B 於綜合財務狀況表中確認的遞延稅項資產及負債如下：

百萬港元	於2019年6月30日 (未經審核)	於2018年12月31日 (已審核)
遞延稅項資產淨額	(157)	(121)
遞延稅項負債淨額	13,015	12,979
	12,858	12,858

23 股本及為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份

A 股本

	於2019年6月30日(未經審核)		於2018年12月31日(已審核)	
	股份數目	百萬港元	股份數目	百萬港元
普通股，已發行及繳足：				
於1月1日	6,139,485,589	57,970	6,007,777,302	52,307
就2017年末期普通股息以股代息而發行之股票	-	-	93,790,912	4,175
就2018年中期普通股息以股代息而發行之股票	-	-	32,348,875	1,298
行政人員股份獎勵計劃授予的股份	-	5	-	15
因行使僱員認股權而發行之股份	2,499,000	79	5,568,500	175
於6月30日/12月31日	6,141,984,589	58,054	6,139,485,589	57,970

未經審核的中期財務報告附註

23 股本及為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份(續)

B 在截至2019年6月30日止半年度內已發行及繳足的新股包括：

	股份數目	加權平均行使價 港元
已行使的僱員認股權：		
– 2007年認股權計劃	2,499,000	29.15

C 尚未行使認股權數目的變動如下：

	截至2019年 6月30日止半年度	截至2018年 6月30日止半年度
	2007年認股權計劃	2007年認股權計劃
於1月1日尚未行使	8,170,500	13,794,000
於期內行使	(2,499,000)	(1,937,500)
於6月30日尚未行使	5,671,500	11,856,500
於6月30日可行使	5,671,500	11,856,500

D 截至2019年6月30日止半年度內，公司根據行政人員股份獎勵計劃，向公司若干合資格僱員授予表現股份和受限制股份獎勵。就此，共有244,650股表現股份(2018年：1,772,900股表現股份)和2,062,150股受限制股份(2018年：2,288,950股受限制股份)於2019年4月8日(2018年：2018年3月16日，2018年4月10日)授出及被承授人所接受。這些獎勵股份的公允價值為每股48.40港元(2018年：於2018年3月16日為每股43.70港元，於2018年4月10日為每股42.80港元)。

E 截至2019年6月30日止半年度內，行政人員股份獎勵計劃的受托人根據行政人員股份獎勵計劃的規則條款及信託契約，於香港聯合交易所購入共1,870,000股(2018年：5,351,600股)公司普通股份，總代價為約8,800萬港元(2018年：2.39億港元)。

F 截至2019年6月30日止半年度內，合共2,145,215股的公司股份(2018年：3,741,766股)在若干獎勵股份歸屬時根據行政人員股份獎勵計劃轉予承授人。有關的已歸屬股份成本總額為8,800萬港元(2018年：1.46億港元)。截至2019年6月30日止半年度內，公司已就若干已歸屬股份的公允價值高於其成本的金額500萬港元(2018年：1,400萬港元)計入股本。截至2019年6月30日止半年度內，合共97,938股的獎勵股份(2018年：250,219股獎勵股份)被沒收。

24 財務工具的公允價值計量

根據《香港財務報告準則》第13號「公允價值計量」，公允價值計量的級別是按照用以估值的數據之可觀察性和重要性來釐定。有關級別如下：

第一級：公允價值以第一級別的數據來計算，即於計算日以相同資產或負債在活躍市場中未經調整的報價

第二級：公允價值以第二級別的數據來計算，即未能符合第一級別的可觀察到的數據及不使用不可觀察到的重要數據。不可觀察到的數據是市場未能提供的數據

第三級：公允價值以不可觀察到的重要數據來計算

24 財務工具的公允價值計量(續)

A 按公允價值列帳的財務資產及負債

以下所有財務工具均經常性地以公允價值計量。公允價值計量以公允價值級別架構分類如下：

百萬港元	於2019年6月30日 的公允價值 (未經審核)	於2019年6月30日 按公允價值計量	
		第一級	第二級
財務資產			
財務衍生工具資產			
– 外匯遠期合約	14	–	14
– 貨幣掉期	49	–	49
– 利率掉期	35	–	35
	98	–	98
證券投資	371	371	–
	469	371	98
財務負債			
財務衍生工具負債			
– 外匯遠期合約	33	–	33
– 貨幣掉期	362	–	362
– 利率掉期	13	–	13
	408	–	408

百萬港元	於2018年12月31日 的公允價值 (已審核)	於2018年12月31日 按公允價值計量	
		第一級	第二級
財務資產			
財務衍生工具資產			
– 外匯遠期合約	1	–	1
– 貨幣掉期	25	–	25
– 利率掉期	35	–	35
	61	–	61
證券投資	294	294	–
	355	294	61
財務負債			
財務衍生工具負債			
– 外匯遠期合約	33	–	33
– 貨幣掉期	481	–	481
– 利率掉期	31	–	31
	545	–	545

沒有財務工具採用第三級的方式計算公允價值。截至2019年6月30日止半年度及2018年12月31日止年度內，沒有財務工具的計量在第一級與第二級之間轉移，或轉入或轉出第三級。集團的政策是於匯報日確認在報表期間公允價值架構級別之間的轉移。

集團主要以貼現現金流量估值法(此法利用目前的市場利率來貼現未來合約的現金流量)釐定借貸及財務衍生工具的公允價值。對於利率掉期合約、貨幣掉期合約和外匯遠期合約，所採用的貼現率是根據於匯報日相關貨幣的掉期利率曲線及各對相關貨幣的貨幣掉期基準曲線來釐定，匯兌外幣為本地貨幣時會採用匯報日的期末匯率。

未經審核的中期財務報告附註

24 財務工具的公允價值計量(續)

B 不以公允價值列帳的財務資產及負債

於2019年6月30日及2018年12月31日，除下列資本市場借貸工具及其他債務外，集團不以公允價值列帳的財務資產及負債之帳面價值與其公允價值並沒有重大分別。有關的帳面價值及公允價值如下：

百萬港元	於2019年6月30日(未經審核)		於2018年12月31日(已審核)	
	帳面金額	公允價值	帳面金額	公允價值
資本市場借貸工具	23,366	26,813	23,541	25,636
其他債務	478	568	928	1,093

以上公允價值計量屬第二級。集團主要以貼現現金流量估值法(此法利用目前的市場利率來貼現未來合約的現金流量)釐定資本市場借貸工具及其他債務的公允價值。所採用的貼現率是根據相關貨幣於匯報日的掉期利率曲線來釐定。匯兌外幣為本地貨幣時會採用匯報日的期末匯率。

25 經營活動產生的現金

來自集團的經常性業務的未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤與經營活動產生的現金對帳如下：

百萬港元	截至2019年 6月30日止半年度 (未經審核)	截至2018年 6月30日止半年度 (未經審核)
來自經常性業務的未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	8,411	9,321
調整項目：		
– 清理固定資產虧損	22	16
– 攤銷有關顧客轉撥入資產的遞延收益	(29)	(11)
– 衍生工具公允價值(增加)/減少	(16)	14
– 重估證券投資的未實現(收益)/虧損	(6)	3
– 以股份為基礎的僱員支出	62	52
– 匯兌收益	(14)	(5)
– 沙中綫項目撥備(附註14B)	2,000	–
未計營運資金變動前的經營利潤	10,430	9,390
應收帳項及其他應收款項(增加)/減少	(703)	45
存料與備料增加	(167)	(100)
應付帳項及其他應付款項增加/(減少)	404	(4,490)
經營活動產生的現金	9,964	4,845

26 資本性承擔

A 於2019年6月30日未償付而又未在帳項內撥備的資本性承擔如下：

百萬港元	香港客運業務、 車站商務及 其他業務	香港鐵路 支綫項目	香港物業 租賃及發展	香港以外 業務	總計
於2019年6月30日(未經審核)					
已核准但未簽約	10,271	–	2,537	137	12,945
已核准及已簽約	14,096	171	4,619	28	18,914
	24,367	171	7,156	165	31,859
於2018年12月31日(已審核)					
已核准但未簽約	8,444	–	2,560	19	11,023
已核准及已簽約	14,109	194	4,756	16	19,075
	22,553	194	7,316	35	30,098

B 香港客運業務、車站商務及其他業務方面的資本性承擔包括：

百萬港元	改善、提升及 更新工程	購置物業、 機器及設備	額外 經營權財產	總計
於2019年6月30日(未經審核)				
已核准但未簽約	5,330	926	4,015	10,271
已核准及已簽約	10,339	303	3,454	14,096
	15,669	1,229	7,469	24,367
於2018年12月31日(已審核)				
已核准但未簽約	4,577	573	3,294	8,444
已核准及已簽約	10,113	250	3,746	14,109
	14,690	823	7,040	22,553

27 中期財務報告核准

本中期財務報告已於2019年8月8日經董事局核准。